ARIPI ROMÂNEŞTI



Director: Comandor av
AL. DEMETRES

A

925

MAI 1944
ANUL III. Nr. 63-64

PE FRONTUL ROMÂN. — COMANDANTUL UNEI MARI UNITĂŢI DE AVIAŢIE DECOREAZĂ PE UNUL DIN BRAVII NOŞTRI SBURĂTORI

LEI 20

ADEVĂRAȚII LIBERATORI

de Comandor av. AL. DEMETRESCU

O zi mohorită, plină de nori groși. Am certitudinea — datorită unei practice îndelungate a sborului — că azi nu vom fi vizitați de către „Ingerii Păcii" și că deci voi găsi pe toți sburătorii români ai grupului de vânătoare Vizanty, pe aerodrom, la ei acasă. Spun „la ei acasă" pentru că apărătorii aerieni ai Capitalei nu părăsesc nici-o clipă avioanele lor — minunatele pasări I. A. R. — în jurul cărora trăesc și robotesc neîncetat îngrijindu-le și mângâindu-le cu ochii ca pe cele mai de preț juvaeruri.

Am găsit pe Căpitanul Dan Vizanty camarad și fostul meu subaltern în sala de informații a grupului înconjurat de piloții unității, cărora le explica una din manevrele grele ale atacului în sbor de noapte. Toți acești bravi sburători tineri însă încercați în luptele grele pe care le poartă dincolo de 7000 metri, își iubesc sincer comandantul, îl prețuesc și îl admiră. Și este firesc să fie așa. Pe lângă calitățile sale de șef, este un permanent exemplu de muncă și curaj. A luat parte la toate atacurile de vânătoare românești contra incursiunilor anglo-americane și a doborât personal nouă „Liberatoare" — oficial omologate — și trei probabile, neomologate încă. A scos deci din luptă 12 avioane cu aproximativ 120 de sburători inamici. Intr'o singură dimineață, într'un singur atac, a doborît 3 avioane „Liberator" — în ziua de 5 Aprilie — în apropiere de Ploești. Numele său — ca și al tuturor camarazilor din unitatea sa și din altele, cari în condițiuni excepțional de grele impuținează de fiecare dată numărul avioanelor și al sburătorilor dușmani — trebuesc gravate în memoria noastră cu tot respectul și cu toată admirația pentru un efort și o bravură ce nu pot fi descrise.



Intr'adevăr, lupta este grea şi — nu este pentru nimeni un secret — complect inegală. In ultimul bombardament s'au năpustit asupra Capitalei peste 1000 avioane anglo-americane, dintre care cca. 300 de vânătoare, de typ Lighting bimotoare şi Mustang. Toate atacurile de teroare anglo-americane care s'au abătut asupra Capitalei noastre, au fost precedate de două valuri mari de avioane Liberator şi Fortăreţe sburătoare din fuselajul cărora ţâşneşte focul ucigător a 12 până la 16 mitraliere jumelate, deci 24-32 mitraliere de calibru greu. Vânătorul care atacă o formaţie de 9 avioane (3 patrule a câte 3 avioane sburând intr'o ordine extrem de strânsă) este primit deci de o pânză de foc repezită din gurile a 216-288 mitraliere. Infernul este inimaginabil şi trebuia să fii — o scriu cu o vădită, mândrie — sburător român pentru ca să ataci un asemenea arici de foc, să revii neincetat asupra lui trăgând dela 400 m. *până la 50 m.*, până când se termină muniţia, până doboară un bombardier sau până cade jertfă elanului, vitejiei şi sublimei datorii!

Bătăliile nu se dau deasupra Bucureştiului şi nici la inălţimi care să ingădue unui observator terestru — oricât ar fi el familiarizat cu luptele aeriene — ori cât de mică idee, ar avea de ceeace reprezintă pentru atacatori infernul din Inaltul cerului. Vânătorul român işi intâmpină inamicul la o inălţime superioară celei de 7000 m. la care el sboară in general. Desigur că la această inălţime el nu suferă direct — din cauza aparatelor speciale ce-l echipează — nici lipsa de oxigen şi nici temperaturile de minus 30 grade, insă indirect şi in special datorită degajărilor instantanee pe care vânătorul le practică, picajelor de câte 2-3000 m. efectuate la viteze ce depăşesc adesea 750 km. pe oră, organismul intreg suferă cu urmări imediate sau mai târzii. Intr'un asemenea picaj, mulţi işi pierd vederea pentru 10-15 secunde, clipe infinit de lungi, in special atunci când eşti urmărit sau te afli intr'un carusel de avioane vrăjmaşe minunat inarmate.

Când bombardierele anglo-americane ne incalcă teritoriul, toată aviaţia de vânătoare românească şi germană aflată in interiorul ţării, decolează in intâmpinarea lor, cu mult inainte de a se da prealarma şi alarma rezervată cetăţenilor. Această aviaţie de vânătoare decolează depe diferite terenuri aşa că publicul nu poate număra avioanele. Insist asupra acestui amănunt pentrucă nu odată la vederea a 5-6 avioane răzleţe ce străbat zona Bucureştiului — am auzit spunându-se: „Asta-i toată aviaţia noastră de vânătoare?" Sau „Aoleu! Păi ce ne facem numai cu trei avioane contra 500!"

Şi in acest timp — in care cei de jos fac fel de fel de consideraţiuni fără nici o bază de adevăr, consecinţa logică dealtfel faţă de starea psihică in care se găsesc — cei de sus, intr'un număr suficient, cu un elan de nedescris şi cu o bravură ce depăşeşte legenda, dau lupte — repet foarte grele — insă intotdeauna incununate de succes.

O dovadă o arată faptul că numai grupului de vânătoare Vizanty i s'au omologat până in prezent peste 65 de avioane „Liberator" doborite, fără a mai socoti doboririle efectuate de celelalte grupe de vânătoare româneşti şi germane şi nici loviturile in plin ale artileriei anti-aeriene româno-germane.

Să-mi fie ingăduit — ca o complectare a scurtului meu documentar — să relatez, pe cât acesta va fi de posibil, fazele unei singure lupte in care Căpitanul Dan Vizanty a doborît 3 avioane „Liberator".

Aflat in capul formaţiei sale de vânătoare — pe care o conducea prin radio — Căpitanul Vizanty atacă cu tot grupul său prima formaţie de 9 avioane dintr'un prim val de bombardiere, fiind primiţi de departe de o pânză de foc materializată perfect de către proectilele trasoare inamice. Flăcările celor

(5) 63-64/5 (929)

peste 250 mitraliere ale formațiunei dușmane dau sburătorilor noștri impresia că se află în fața unui imens arici incendiar.

Formația americană sboară strâns și după acest prim atac — fără a observa vre-un rezultat — vânătorii noștri revin la atac. Căpitanul Vizanty se găsește — la cca. 600 metri — în fața unui Liberator ce sboară în capul unei patrule din extrema dreaptă. Trage o rafală de cca. 20 proectile de tun — bine țintite — și avionul cap face explozie în aer. In aceiaș clipă bombardierul american aflat în stânga celui explodat se înclină — fie din cauza suflului exploziei, fie pentru a se feri de rămășițele avionului cap ce sboară în aer — pe o aripă, prezentând vânătorului nostru întregul dedesubt al fuselajului. O nouă rafală de tun și acest al doilea Liberator este în flăcări.

Ambele „operațiuni", purtate la 7000 metri, în apropierea Ploeștiului, nu au durat decât câteva secunde.

După acest succes, Căpitanul Vizanty se retrage din vâltoarea în care piloții grupului său luptau cu pricepere și eroism, făcând și ei victoriile lor — acordându-și câteva minute de contemplație, timp în care observă felul de luptă al subalternilor săi.

La un moment dat, observă un bombardier american în viraj, oarecum detașat de formația sa. Se repede asupra lui, îl surprinde și-l incendiază.

Trei victorii într'o singură luptă prezintă un rezultat admirabil pentru care toți, noi, cei care ne băgăm în vizuini încă dela „Atenția mărită", trebue să fim recunoscători, ca și tuturor acelora cari, doborînd sau nu, își pun viața în joc cu atâta ardoare și se luptă cu un neasemuit eroism pentru apărarea vieții noastre, a orașelor și a avuțiilor țării.

Deaceea nu greșesc „denunțând" publicului românesc pe toți aceia care au doborît avioane Liberator, trimițând în iad o parte din „îngerii Liberatori" care seamănă într'o țară pașnică: ruina, doliul și durerea!

Deocamdată — în acest articol — citez numai pe sburătorii grupului Vizanty. Ei sunt: Căpitani aviatori: Dan Vizanty, Gavriliu Traian, Constantinescu Petre; Locotenenții aviatori: Posteucă Gheorghe, Dumitrescu Mircea, Nicolaescu Teodor, Baciu Dumitru; Slt. aviatori: Ianculescu Eugen, Iatan Ioan; Adj. maj. aviatori: Ilie Dumitru, Chiriac Vasile; Adj. aviatori: Dimache Ioan, Coteanu Pavel, Cocelaș Gheorghe, Giurgiu Alexandru, Dimache C-tin, Barbici Aurelian; Adj. stag. aviatori: Husea Ion, Vlădăreanu Aurel, Tari Mihai, Petric Victor și Adj. aviatori: Nicola Ioan, Zamfir Gheorghe, Țuțuianu Gheorghe.

Un pios gând și o veșnică amintire recunoscătoare sburătorilor căzuți sau pulverizați în aer, în lupta inegală și nelealã adusă de peste ocean: Locot. av. Rădulescu Traian; Slt. av. Arapu Victor; Adj. șef av. Manea Nicolae; Adj. av. Gheorghe Dumitru și Adj. av. Oprea Ioan.

Aș vrea să fiu bine înțeles de către toți ceilalți bravi ai aviației noastre de vânătoare cari se bat cu atâta vitejie contra bombardierelor de peste mări. Este greu să citez într'un articol toate unitățile noastre; ar fi să satisfac o dorință vrăjmașe țării!

*

A fost o întâmplare că scriind articolul de față m'am documentat dintr'un grup de bravi, după cum m'aș fi putut foarte bine informa dela altele tot atât de brave.

Toți sburătorii noștri — indiferent din ce categorie de aviație fac parte — sunt priviți de către aliați și marele public românesc cu admirație și respectuoasă considerațiune pentru bravura, elanul și sacrificiul lor.

Deaceia citarea unui nume se resfrânge întotdeauna — și pe drept — și asupra tuturor celorlalți.







Chipurile aviatorilor văzute de: Giou

1. — Cpt. av. Constantinescu P.-Țavă;
2. — Slt. av. Ionescu Al.-Lulu;
3. — Lt. av. Posteuca Gh.-Mott;
4. — Cpt. mec. Trandafirescu Stan-Blindatu;
5. — Adj. maj. av. Chiriac Vasile-Peștefănescu;
6. — Lt. av. Nicolaescu Th.-Doru;
7. — Adj. av. Dimachi Ion-Boluță;
8. — Adj. av. Zamfir Gh.-Cuceritoru;
9. — Adj. av. Lepădatu-Gingis Han;
10. — Adj. av. Florian Budu-Cucu;
11. — Cpt. av. T. Gavrilaș-Tyty;
12. — Adj. maj. av. Dumitru Ilie-Păr;
13. — Adj. av. Gh. Țuțuianu-Kikiriky;
14. — Adj. av. Victor Petrică;
15. — Cpt. av. Dan Vizanty-Șefu;
16. — Adj. av. N. Gavrilaș-Reumatism;
17. — Slt. av. C. Tulică-Fakiru;
18. — Slt. av. Eug. Ianculescu-Aiurică;
19. —Medic lt. dr. Ilie Nica-Liberator;
20. — Maestrul Bricoiu;
21. — Adj. av. Al. Gheorghiu;
22. — Adj. av. M. Țari;
23. — Adj. av. Ion Husea-Demagogu;
24. — Adj. av. Paul Costeanu-Țândărică;
25. — Lt. av. Take Baciu;
26. — Lt. av. Nae Limburg-Trompetă;
27. — Adj. av. Gh. Cocelaș-Ciupcic;
28. — Plut. T. R. Mihai Vlad-Ucu;
29. — Slt. av. Ion Stan-Ciocan;
30. — Maestrul R. Cernesky-Alifie;
31. — Adj. av. Dilinache Const.;
32. — Adj. av. Gr. Bălăcescu;
33. — Maestru Ion Pavel-Radio;
34. — Maestrul Gh. Pavelescu;
35. — Maestrul Nicolae Radu;
36. — Adj. av. Radu Ionescu;
37. — Adj. av. Gh. Mincu-Atletu;
38. — Sub-maestrul Ilie Oprescu-Cartuș.

(929)



38.



37.



36.



35.



34.



33.



29.



30.



31.



32.



O înaltă preţuire

Doi comandanţi de mari unităţi aeriene române — generalul de divizie aviator GHEORGHIU ERMIL şi generalul de divizie aviator IONESCU EMANOIL — au fost recent cinstiţi de către naţiunea şi armata germană prin decorarea lor cu Crucea de Cavaler al Crucei de Fier.

Această înaltă decoraţiune aliată vine să cinstească încăodată aviaţia română, care a ştiut să-şi croiască în acest război — prin bravura, avântul şi sacrificiul de sânge al tinerilor noştri sburători — un renume falnic şi respectat, constituind mândria firească a ţării.

Luptând de aproape trei ani într'o camaraderie sinceră, frăţească, cu sburătorii glorioasei aviaţii germane, brăzdând cu ei „plan la plan" întinsele teritorii bolşevice, iar azi străjuind cu înfrigurare cerul unor ţinuturi deapururi româneşti, bravii noştrii aviatori şi-au câştigat deapururi dreptul la admiraţia şi respectul nostru, al aliaţilor şi însăşi al duşmanilor.

Generalii comandanţi GHORGHIU ERMIL şi IONESCU EMANOIL au stat — în acest timp — aproape în permanenţă pe front şi în mijlocul sburătorilor noştri, conducându-i — cu înaltă pricepere, cu toată hotărîrea şi cu nemărginit devotament pentru Patrie — în toate luptele grele şi vijelioase la cari întotdeauna aviaţia românească a fost prezentă.

Sburători de elită ei înşişi cu bravura verificată „pe teren" în celălalt războiu mondial şi cu o experienţă câştigată în sboruri şi încercări grele în anii cari au precedat pe actualul, generalii comandanţi GHEORGHIU ERMIL şi IONESCU EMANOIL — pe pieptul cărora strălucesc cele mai înalte decoraţiuni române şi străine — au astăzi satisfacţiunea de a fi fost distinşi şi de către poporul şi admirabila armată germană.

Revista „ARIPI ROMÂNEŞTI" le adresează pe această cale respectoasele şi caldele ei felicitări şi — în acelaş timp — tuturor sburătorilor noştri cari acolo, pe linia frontului sau aici, în interiorul ţării, apără cu vitejia lor fără de seamăn, ogorul şi cerul Românesc.





Maga Ion

931

Mare și blând ca un câine ciobănesc, sublt. Maga Ion este unul din sburătorii de elită ai grupului său de vânătoare. După campania dela Odessa, număra la activul său 7 avioane bolșevice doborîte — în condițiuni inegale pentru el, deseori.

Iată, bunăoară, lupta aeriană dela Dalnik, între 3 avioane românești, conduse de Maga Ion și 25 sovietice care atacau la sol trupele noastre din linia întâia. Cei trei vânători români s'au strecurat în sbor razant printre primele 15 avioane inamice, silindu-le să ia înălțime și scoțând astfel infanteria din bătaia armelor de bord. Lupta luase însă proporții primejdioase, fiindcă cei trei vânători români au fost manevrați până deasupra aerodromului sovietic dela Odessa. In timp ce unii din vânătorii dușmani aterizau să alimenteze, alții decolau din nou menținând astfel permanența în aer.

Numai 3 vânători români luptau cu 25 roșii la ei acasă!

Am doborît un avion inamic care s'a prăbușit în flăcări, chiar pe aerodromul lor. Altul lovit, a fost pus pe burtă iar noi ne-am întors teferi acasă.

După căderea Odessei a trecut în apărarea Constanței și anul trecut în apărarea Ploeștiului cu care ocazie a avut de înregistrat cel mai frumos succes al carierei sale: două patrumotoare nimicite, cu ocazia atacului dela începutul lunii August asupra acestui important centru industrial.

— Am întâlnit valul de bombardiere când eram în viraj. Am zărit 18 patrumotoare sub mine. Am picat pe ultimul din stânga incendiindu-i un motor. Am revenit și am tras în fuselaj ca să-i lovesc comenzile și am neutralizat mitraliera de sus care a tăcut. Mă apropiasem atât de mult încât am avut impresia că mă ciocnesc cu el. A treia oară am ochit motoarele din celălalt plan și avionul și-a scos trenul rupându-se din formație. Atunci l-am atacat din față cu o rafală prelungită. A luat foc și s'a angajat căzând pe lângă gara Periș.

Dar Maga nu-și terminase, nici muniția, nici benzina, și a pornit din nou la vânătoare. De data aceasta a atacat în extrema dreaptă a formației, incediind unul din motoarele avionului surprins și calându-i elicea.

— Am văzut cum îi săria în țăndări plexiglasul și bucăți de tablă se rupeau din avion. Degajând, cum era firesc, pe deasupra, am primit focul dela toate mitralierele superioare ale formației. Erau numai 12... Un glonț perforant mi-a intrat în parașută, oprindu-se în ultima centură. Dacă nu...

— Iți intra în... profundor! adăogă prompt adj. Vinca Tiberiu, în hazul celorlalți camarazi.

Maga fusese lovit în rezervorul de benzină și avionul începuse să se bâlbâie. Cu motorul calat, în pantă directă peste București și la înălțimea blocurilor, a aterizat la Pipera. A doua zi avea să afle din declarațiile echipajului prizonier că patrumotorul lovit de el căzuse în Bulgaria.

LT. AV. ION BALEANU

ION BĂLEANU

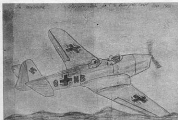


av. Maga (x) și camarazii lui de aripi (S M P Scheeser)

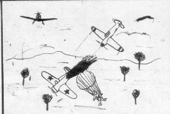
imit cu entusiasm de camarazii săi. pă o nouă misiune victorioasă (S M P-Scheeser)

își povestește una din glorioasele-i misiuni (S M P-Scheeser)

Pentru tineret



„Vânătorul", de Dumitrescu Eugeniu, cl. VIII liceu

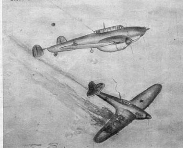


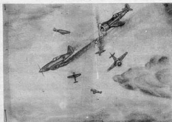
„Victorie!", de Andrei A. C-tin, cl. III-a lic. Mihai Viteazul, București



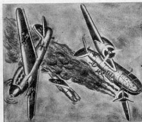
Salvarea refugiaților desen de elev Tramundoma Atanase cl VI-a C. lic. Carol I. Constanța.

desen de Paul Rădulescu





„Luptă aeriană", de Atanasiu Volcinel, cl. V lic. Gh. Șincai, București



„Bombardier bolșevic în flăcări", de Irimescu Nic., cl. IV-a lic. Mihai Viteazul, București

VINCA

LA ROSTOV

L-a prins !... Din zbor pe coastă, prin cerc, trecând la cruce...
E cam departe !... Fie ! Şi tunul glăsueşte.
Pe firul îndreptării orez de foc porneşte
Şi dintre boabe, una, pe rus plesnind străluce.

Scânteia se răsfrânge prin ochiul ce cioceşte
De subt vizor, căci rusul, surprins, în sus se duce...
Şi pierde din viteză... acum o să-l apuce !
Şi vânătorul nostru în salt uriaş ţâşneşte !

Se zbate prin vâltoare de ruşi ce-i trec prin drum.
Fereşte ! Trece ! Prinde ! Cu tunul drum îşi sapă...
Inhaţă „Jak"-ul urut şi-l ţese'n jar şi fum.

Scuipat de foc spre iad se scurge, cade, crapă !...
Şi află inamicul, din altă lume, cum :
„Pe care-l prinde Vinca... acela nu mai scapă !"

HORIA AGARICI

A pierit recent — luptând pentru Patrie şi Rege — Tiberiu Vinca, tânăr sburător, oţelit în lupte şi cu credinţa nestrămutată că dreptatea românească va învinge.

L-am cunoscut într'o zi de Iulie la un spital de zonă interioară, unde se afla internat, rănit fiind într'o aprigă luptă aeriană.

Era mărunt la stat, slab, neliniştit, cu părul agitat şi cu ochii de culoarea cerului, cu care se logodise încă dela primul lui sbor şi de care nu-l putea despărţi decât moartea.



MEDALION

Brav pilot de vânătoare, autorul a 18 victorii aeriene şi cu peste 187 misiuni la activul său, Vinca făcea cinste grupului şi flotilei în care se afla.

Incă din prima zi a războiului a fost prezent la postul său, înscriind în istoria aripilor româneşti pagini de nemuritoare glorie.

El a dus până departe—la Odesa, pe Doneţ, Don şi Stalingrad — faima de care se bucură în istorie ţara noastră, aceea de „poartă a civilizaţiei europene în Apus".

Vinca era pătruns de un înalt spirit patriotic, având credinţa că niciodată Românul nu poate fi învins, atât timp cât luptă pentru apărarea propriei Patrii.

După ce a luat brevetul de pilot, a urmat şcoala de pilotaj de război dela Buzău, iar apoi pe cea de vânătoare, unde s'a clasat printre primii.

In curând, după prima campanie, Vinca avea pieptul acoperit de numeroase distincţii militare de războiu — române şi străine— drept răsplată a bravurii şi a curajului cu care se avânta în luptă.

In Mai 1943, într'o luptă inegală, Vinca este rănit şi se desparte, nu pentru mult timp, de „G"-ul lui drag care zăcea în nemişcare, cu motorul rece şi cu radiatoarele sparte acolo în îndepărtata stepă, la Taganrog.

Când îmi vorbea despre frumuseţea şi farmecul pe care-l simte sburătorul care se avântă în luptă, puteam citi în ochii lui nerăbdarea pe care o avea de a-şi revedea „G"-ul care-l aştepta, pentru a-l duce, prin dibăcia şi priceperea lui, la noui victorii.

Işi iubea deopotrivă atât avionul cât şi camarazii cu care împărţea şi bucuriile şi necazurile.

Nu trecu mult şi la 1 Martie, Vinca pleacă din nou între camarazii lui de aripi, acolo pe front, unde se duce titanica luptă pentru apărarea credinţei şi a hotarelor scumpei noastre Patrii.

In ziua de 13 Martie 1944, la ora 4, Tiberiu pleacă într'o misiune din care nu se va mai întoarce nici el, nici pasărea de oţel care-l purtase de nenumărate ori victorios deasupra liniilor inamice.

Viaţa lui nu a fost decât datorie, cinste şi muncă.

Jertfa lui este un îndemn la luptă pentru cei tineri şi un sublim sacrificiu pe altarul Patriei.

Adj. av. Tiberiu Vinca a murit aşa cum mor toţi aviatorii, cu faţa la inamic şi cu inima împăcată că şi-a făcut datoria pentru Patria în care văzuse lumina soarelui.

PETRUŞ BURIANU



NOTE LITERARE



● „România în calea imperialismului rus" se intitulează masiva şi documentata lucrare a d-lui dr. Petre Mihail Mihăilescu, încercat gazetar şi adânc cunoscător al problemelor ruseşti care au frământat viaţa poporului nostru de aproape trei veacuri încoace. Cartea aduce inedite lumini asupra tendinţelor de expansiune rusească în Vest şi asupra zăgazului pe care totdeauna poporul român l-a opus hoardelor slavo-mongole din Est.



● D-l Aurel Chirescu, tânăr şi valoros poet, tipăreşte în colecţia „Luceafărul" un elegant volum de versuri intitulat cu adânci sensuri „Ospăţul de taină". Versurile d-lui Aurel Chirescu reuşesc o transfigurare lirică a adâncimilor sufleteşti legate de Moarte şi dau cititorului senzaţia unei linişti odihnitoare în marasmul zilelor prin care trecem. O recomandăm ca pe o carte bună.



● D-l Cpt. aviator Petru Mircea, cunoscutul popularizator al sborului printre tinerii noştri, a tipărit, în colaborare cu d-nii prof. Virgiliu Alexiu şi ing. dr. Constantin Pană, un volum închinat celor mai tineri îndrăgitori ai aviaţiei. Cartea se intitulează: „Aeromodelismul prima treaptă de educaţie a tineretului aviatic". Este scrisă într'un ritm vioi, curgător şi uşor de înţeles şi are rostul să umple un simţit gol în literatura noastră de specialitate. Prefaţa d-lui C-dor av. C. Georgescu, comandantul Tineretului Aviatic Român, recomandă o carte mai mult decât necesară, în termeni călduroşi. O recomandăm şi noi tinerilor noştri cititori.



● In editura „Socec" a apărut romanul anunţat nu de mult „Sfârşit de veac în Bucureşti" semnat de d-l Ion Marin Sadoveanu.

Bine documentat şi scris într'un stil perfect literar, romanul acesta este menit să se bucure de un real succes de librărie şi critică. In puţinele noastre ore de răgaz îl putem citi cu sigur folos recreativ.

● „Balade şi strofe răzleţe" se intitulează placheta de versuri tipărită în editura cercului „Bucovina Literară" din Cernăuţi şi semnată de d. Traian Chelariu talentatul poet bucovinean şi obiectivul critic al „Universului Literar".

● O altă plachetă de versuri a apărut în colecţia „Adonis" semnată de poetul Constantin Barcaroiu. Placheta se intitulează „Pe drumuri însorite", şi se deschide cu un reuşit portret al autorului executat de desenatorul Petre Pascu





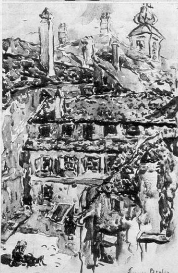
PREZENTARI PLASTICE

✵ D-l St. P. Ghimpaţi, pictor de înaltă clasă artistică şi ostaş combatant pe [illegible], s'a întors acasă cu o seamă de pânze care au avut o excepţională primire din partea publicului amator de artă. Reproducem, pentru cititorii noştri, excelenta lucrare „Frăţia da arme".

✵ O pictoriţă cu o viziune personală în artă şi cu posibilităţi de realizare largi este d-na Eugenia Brateş.

Redăm aci lucrarea „Case vechi din Sibiu", tratată într'o manieră cu totul deosebită.





In urma bombardamentelor americane efectuate fără alegere deasupra Capitalei noastre, o bombă trasă la întâmplare a căzut și pe redacția revistei „Aripi Românești". Din motive bine de înțeles suntem siliți ca în această lună să apărem numai o singură dată în 24 pagini, urmând ca pe viitor să ne menținem apariția regulată bilunară.





Satul Fundul Moldovei



Casă din Țara Oașului



Țăranii noștri







ARIPI

ROMANEŞTI

Director: Comandor aviator
AL. DEMETRESCU

✻ ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECRETARIATULUI DE STAT AL AERULUI

✻ CEA MAI BUNĂ, CEA MAI IEFTINĂ ŞI CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ.
MONTAJUL ŞI TIPARUL LA FOTO-ROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

✻ PUBLICĂ TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC

✻ PAGINI SPECIALE INCHINATE AERONAUTICEI NOASTRE DE RĂZBOI

✻ PAGINI REZERVATE AVIAŢIEI TINERETULUI

✻ PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ŞI TEATRU

Prim redactor:
LADMISS ANDREESCU

Redactor artistic:
GION

✻ REDACŢIA ŞI ADMINISTRAŢIA: BUCUREŞTI, Str. SĂRINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.28. CONT CEC: 1334 BUCUREŞTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942 BUCUREŞTI. REGISTRUL PUBLICAŢIILOR PERIODICE Nr. 76/943, TRIBUNALUL ILFOV

✻ ABONAMENTUL ANUAL: LEI 3000, DE SPRIJIN LEI 5000, ONORIFIC LEI 10.000. PENTRU SBURĂTORI, STUDENŢI, ELEVI, FUNCŢIONARI, MILITARI, MUNCITORI ŞI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT. LA EXPIRARE, REVISTA NU SE MAI SERVEŞTE ABONATULUI DACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMĂTOR NU A FOST ACHITAT IN TIMP UTIL

✻ PAGINILE DE PUBLICITATE DUPĂ TARIF

✻ UN EXEMRLAR LEI 20

NUMERELE VECHI, UN EXEMPLAR PREŢUL DUBLU

✻ DIFUZAREA REVISTEI IN TOATĂ ŢARA SE FACE PRIN:

„INTERPRESS
s. a. r.

Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREŞTI, TELEFON 1.15.80 CONT CEC 5671 BUCUREŞTI

aripi româneşti



Cei dela transporturi într'un instantaneu.



Caman



luptă.

(13) 63-64/13 937



...n Român în inspecţie ...ăătoare
(S. M. P.)



Adj. av. Pomuţ, un erou dela vânătoare, căzut în luptă aeriană, în liniile duşmane.

Doi comandanţi ai sburătorilor noştri din Crimeea între bravii lor luptători

Sburătorii eşalonului Crimeea.



Sburătorii dela Eşalonul Aero Crimeea decoraţi pentru fapte de arme

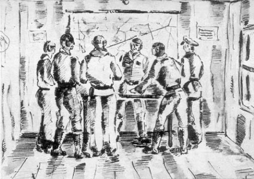






Mareşalul Conducător felicită un grup de sburători germani.
(S. M. P.)

MISIUNEA 82



de DEM. BEN. CÂRAC

In dimineața zilei de 30 Septembrie Escadrila Căpitan av. Dem. Ben. Cârâc era în alarmă. Echipajele așteptau încă din zori obiectivul și ordinul de misiune.

Cerul limpede la început, prinde a se îmbrăca, pe ici pe colo, cu o haină plumburie prevestitoare de vreme rea. Momentele preliminare unei misiuni de bombardament greu, mai ales pentru echipajele ce așteptau, sunt foarte apăsătoare și aceasta cu atât mai mult cu cât ordinul se lăsa greu așteptat, iar vremea scormonea îngrijorarea.

Cancelaria Escadrilei părea o cafenea ticsită de clienți, din care fumul de țigară împânzea tavanul ca o ceață de toamnă. Se vorbea de locul probabil al obiectivului și de reacția ce ar putea să aibă inamicul în această zonă.

Ofițerul de legătură german lt. Kornblum își manifestase dorința de a sbura cu escadrila lui „Tătusu" și pentru aceasta lua parte la discuție cu limbajul lui germano-român care dădea un colorit vesel conversației.

Băieții încercau să-i prindă misterul procedeului personal de bombardament în picaj, pe care „Corbu", cum era poreclit ofițerul german, îl explica într'un mod glumeț fără a se putea înțelege ceva.

ORDINUL DE MISIUNE A SOSIT

Vremea înainta cu pași înceți și ceasul deșteptător de pe masă parcă se oprise. Pe culuarul cabanei s'auzi vocea stridentă a plantonului;

— Echipajele la misiune!

Discuția înainta ca prin farmec iar observatorii luându-și hărțile în subțioară, ca niște avocați ce intră în ședință, se îndreaptă către biroul de operații.

Ordinul de misiune ca întotdeauna era scurt și plin de o sobrietate ce prevestea că execuția lui nu este tocmai ușoară.

Trebuia să se bombardeze cu o patrulă de cinci avioane la ora H o poziție de A. Ç. A. care se afla în niște râpe din careul X.

Cuvintele „poziție de A. C. A." sunară ca un ecou în gândul tuturor. Dacă A. C. A.-ul dușman are menirea de a apăra obiective importante, și aceasta o făceau fără economie de muniție, desigur că apărarea lor însăși o s'o facă mai îndârjit și cu o risipă totală de proectile, ceiace înseamnă că accesul până la punctul necesar lansării bombelor va fi cu atât mai greu cu cât poziția are o suprafață mică, iar formația trebuia să atace strâns. Și cum formația strânsă convenea de minune tragerilor de artilerie, execuția misiunei se arăta a fi din cele mai grele, nerăscolindu-se intervenția vânătoarei care putea foarte bine să se găsească în zonă și să le taie calea la venire sau ducere.

Toate aceste gânduri trecură repede și nu lăsară urmă în sufletul echipajelor fiindcă anunțarea misiunei, fie ea grea ori ușoară îi însufleți pe toți. Plecarea trebuia să fie peste o jumătate de ceas, iar cuvântul de ordine: formația trebuia să țină cât mai strâns posibil ca bombele să cadă din plin peste gurile de foc dușmane.

Pentru experiența lui din cele 189 misiuni de bombardament pe Ju 88, lt. Kornblum cu întregul său echipaj german formă capul patrulei I-a având în dreapta pe Cpt. av. Cârâc și Adj. Cojocaru, iar în stânga pe Slt. Alexiu și Slt. Constantinopol, cap eventual fiind Căpitanul Cârâc.

Cerul se acoperise deabinelea formând un tavan negricios, îmbâcsit de praf, la o înălțime de circa 2500 metri. Buletinul anunța încă la obiectiv o acoperire care nu putea prezenta îngrijorare.

La ora fixată pentru decolare, avioanele puse în linie își ridicară toate aproape odată coada și, trăgând după ele greaua încărcătură de bombe, își luară sborul. N'au trecut dela decolare nici zece minute și întreaga formație strânsă ca un stol de cocori se profilă pe adâncul înnourat al cerului, luându-și direcția către obiectiv.

Când Căpitanul Cârâc își aruncă ochii pe aparatele de bord încreți din sprâncene. Viteza era aproape de limită, iar înălțimea creștea foarte încet. Arătându-i Lt. Boian vitezometrul, îl întrebă din ochi, ce o fi având de gând „Corbu" de urcă așa în limită. Lt. av. Boian privind peste umăr formația care ținea foarte aproape, săltând ca niște mingi în văzduh, trase concluzia că probabil pilotul german ține ca să aibă tot timpul formația strânsă, de aceea nu zorește și comunică lui „Tătusu" constatarea dându-i și o bomboană ca să-l liniștească.

S'A INTAMPLAT CEVA LUI „CORBU"

Până la ora atacului mai erau douăzeci de minute și înălțimea se menținea, creștea foarte greu, fiind cu aproape 2000 sub cea care fusese prevăzută pentru bombardament.

Avionul Nr. 100 pilotat de „Corbu" cabrat la maximum, se înfunda văzând cu ochii scoțând în acelaș timp din motorul drept o dâră lungă și subțire de fum.

Liniile inamice reprezentate prin niște imense șanțuri anticar și lucrări de sapă își făcură apariția în botul avionului.

Reglementara încercare de mitralieră lasă, în urma formației, mici jerbe de fumuri albe. Ceasul parcă își învârtea secundarul cu o viteză amețitoare. Inceputul râpelor se profila în zare și înălțimea întregei formații cu avioanele strunite nu era decât la 4300.

Ora atacului se apropia din ce în ce, Cpt. Cârâc, concentrat, urmărea când avionul cap, când terenul care, în adâncime, începea să se acopere cu nouri de fum și praf ce indicau vâltoarea luptei. Până la obiectiv nu mai sunt decât patru minute, iar avionul lui „Corbu" a început să pice. Mirarea și îngrijorarea pun stăpânire pe întreaga formație.

Se știa că ofițerul german avea un procedeu personal de a bombarda într'un picaj ușor, dar obiectivul era încă departe și înălțimea mult prea mică.

Avionul lui „Corbu" înclină de aripi, Căpitanul Cârâc se apropie la 5 m. de aripa lui și atunci distinse semnele disperate ale lui Fritz, care arăta, la motorul drept, și care-i făcu semn să treacă el cap.

Această înțelegere nu dură decât o clipă. „Corbu" pică avionul pronunțat către dreapta trecând ca o săgeată pe sub formație lăsând locul liber. În mintea Căpitanului Cârâc faptele se succedau ca fulgerele trăsnetului. Înțelese toată drama Lt. Kornblum, care încercase tot ce era omenesc periclitându-și chiar viața ca să ajungă până la obiectiv, deși avionul lui se defectase la motorul drept, ne mai putând da randamentul cerut. Dându-și seama că atât prin plafon cât și prin viteză ar putea periclita viața întregei formații, mai ales că se avântase mult în liniile inamice, lăsă locul de cap, încercând acum să poată printr'un aterisaj pe burtă să atingă linia amică salvând și viața echipajului său.

AVIOANELE TAIAU, CA UN PLUG, CERUL

Avionul Căpitanului Cârâc țâșni către obiectiv, înclinând de câteva ori din aripi, marcă strângerea formației.

Locotenentul Boian intră în acțiune la vizor, în timp ce Maistrul telegrafist Marin și cu Serg. Maj. Sbârnău, cu mâinile pe mitralieră, cercetau văzduhul.

O privire în urmă a lui Tătusu îl făcu să tresară, erau doar trei avioane. Cercetând numerele constată că lângă el se strânseră repede Slt. Alexiu și Adj. Cojocaru. Întrebarea: unde este Constantinopol? Judecarea situației la o înălțime mică, direcția ce trebuie luată pentru atacul obiectivului, ce se întâmpla cu vânătoarea inamică, ce a făcut „Corbu", toate acestea se îngrămădiră în capul Căpitanului, cerând o soluționare justă și imediată. La toate acestea se adăugă un baraj foarte puternic de A. C. A. care, explodând dedesubtul formației de trei avioane o saltă ca pe un fulg în sus. Pe planul drept către vârf înfloriră trei deschizături.

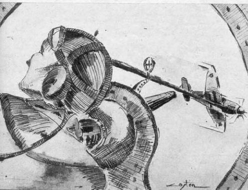
— Am fost atinși.
— Unde?
— În planul drept.
— În rezervor?
— Nu.
— Atunci nu-i nimic.

Toate acestea se discutară între Tătusu și Serg. Maj. Sbârnău mitraliorul, primul privind cu ochii țintă la poziția de a. c. a. care se vedea clar cum svârle flăcări și al doilea care cerceta continuu cerul.

— Mai la dreapta, încă puțin, ajunge, puțin, stop, trapele, drumul, erau cuvintele lui Boian care, înghemuit în botul avionului lângă vizor, nici nu se sinchisea de barajul a. c. a.-lui, ci din contră îl mulțumea că ochi mai bine pe locul de unde pornea.

Căpitanul Cârâc apăsă pe butonul declanșator și prima bombă își făcu apariția sfioasă, ca o fată ce nu e hotărîtă să plonjeze în apă, după ea urmară toate și cu ele și cele dela Alexiu și Cojocaru.

Avioanele se înălțară de bot, tăiară ca un plug fumul ultimelor proectile ce explodează cu câteva sute de metri mai în față și își măriră viteza. A. C. A.-ul lovit ca un câine, mai lătră odată câteva proectile și apoi amuți.



NOUĂ MINUTE CÂT UN VEAC

— Cercetați cerul, comandă Căpitanul Cârâc, în timp ce sudoarea rece îi apăruse pe frunte.

Mitralierele lui Sbârnău începură să toarne foc în adânc.

— Vânătoare inamică sub noi!

Boian, care urmărise efectul bombardamentului prin vizor, sări ca ars și în strâmtul loc din avion făcu un salt către mitraliera din spate, ce i-ar fi fost imposibil de făcut dacă ar fi fost o situație normală. În săritură, cordonul dela casca de radio i se înconjură în jurul gâtului, gata să-l sugrume, îi smulse legătura și îndată mitraliera lui începu să țăcăne cu îndârjire.

— Câți ne atacă? întrebă Căpitanul Cârâc cu ochii pe aparatele de bord. Neprimind nici un răspuns deoarece Boian întrerupsese legătura radio, îl crezu lovit, întoarse



capul şi-l văzu cum ocheşte, zâmbi uşurat, viaţa lui era în mâinile lor, după cum a lor era în mâinile lui. Refăcu legătura şi auzi cu satisfacţie, cum Boian îi spunea lui Marin :

— Nu te grăbi, Marine, lasă-l să se apropie şi pe urmă dă-i o rafală să-i ajungă.

— Aşa băieţi, îi încurajă Tătusu degajând cu întreaga formaţie către stânga.

Slt. Trandaf, observatorul lui Cojocaru, Slt. Mazilu, observatorul lui Alexiu trăgeau şi ei de zor.

Dedesubt, prin faţă, ţâşneşte un vânător bolşevic. Steaua roşie de pe planuri i-se vede foarte bine. Tătusu deschide şi el focul. Avionul pare un arici cu săgeţi de foc.

— L-am atins, se aude prin radio vocea lui Marin, uite-l cum cade, are fum în coadă.

— Nu-l slăbi, ordonă Tătusu, dar avionul bolşevic cade în adânc, iar trasoarele lui Marin îi marchează doar căderea.

Liniile amice s'au apropiat. In carlingă miroase a ulei ars şi a praf de puşcă. Busola arată 265 grade; este drumul către casă. Cojocaru şi Alexiu ţin aproape, ca doi păzitori credincioşi ; în fuselajul lui 126 „Geambaşul" se vedea urma luptei. Căpitanul Cârâc se uită la ceas, minutarul arată 11,44 de minute. Toată lupta a durat doar nouă minute şi ce mult a părut, parcă a fost un veac. Boian plin de funingine şi sudoare şi cu mâinile murdare de unsoare ia locul de lângă pilot. Se şterge de combinezon, scoate un pachet de ciocolată şi râzând zice :

— Iar am luat ciocolata şi mai tragem un băţ....

Tătusu aprobă din cap, fiind cu gura plină.

Oboseala încordării se vede pe chipul tuturor, acum sunt de mult în linii. Până la aerodrom se încearcă lămurirea situaţiei.

Ce a fost cu „Corbu"? Am înţeles că l-a lăsat motorul drept şi cu toate acestea ţinea morţiş ca să ajungă la obiectiv, noroc că s'a răsgândit, altfel era copilul morţii.

Cred că l-a pus în linii, era un as în figura „calului de lemn". Ce este însă cu „Grecul"? Sbârnău dă lămuriri :

— L-am văzut luându-se după Domnul Lt. Corbu.

— Probabil a crezut că schimbă obiectivul.

— Pe urmă i-a atacat vânătoarea, continuă Sbârnău.

— Tot ăia care ne-au atacat pe noi ? întreabă îngrijorat Tătusu.

— Tot.

MISIUNEA.... A FOST NORMALĂ

Judecata şi prezumţiile intrară în funcţiune: probabil că i-a scăpat pentru faptul că nu au văzut şi s'au întors la noi care rămâneam în liniile lor; au aşteptat până a terminat a. c. a.-ul, ca apoi să ne ia în primire. La orizont apare un avion bimotor care taie gândurile lui Tătusu. Intrebarea cine-o fi se naşte legitim cu constatarea că are acelaşi cap la compas.

Patrula de trei pică şi luând viteză ajunge pasărea metalică ce părea că trage din greu. Trecând pe lângă ea numărul 134 arată că-i a lui Constantinopol, iar petele albe înflorate din profundor, direcţie şi fuselaj arată clar că şi el a trecut prin emoţii tari. 134 însă nu poate intra în formaţie, deoarece trage din greu.

Mulţumirea către Dumnezeu că au scăpat înfloreşte în sufletele tuturor.

Lăsat în urmă, avionul Grecului nu prezintă simptome c'ar putea rămâne pe drum. Aerodromul îşi deschide în zare porţile mari de praf. Un tur de pistă şi avioanele se aştern unul câte unul în iarba arsă de soare.

Ca un cal şchiop ce trage o căruţă încărcată după el vine, şi Grecu.

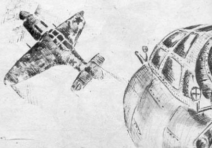
In biroul Operaţii, când băieţii intră pentru raport, se află că echipajul lui Corbu a aterizat în bune condiţiuni lângă Noworosisk.

— Atunci pot raporta că misiunea a fost executată în condiţiuni normale şi fără pierderi, făcu Tătusu zâmbind.

— Cum normală, Domnule Căpitan, încearcă să-l contrazică Palarof, Slt. Trandaf; dar vânătoarea, a. c. a-ul ?

— Alea-s normale, completă comandantul grupului, bătându-l pe umăr.

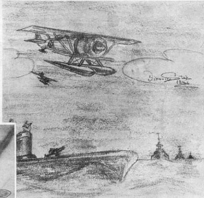
DEM. BEN CĂRAC



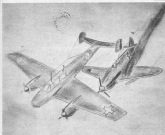
desene de LT. AV. COSTIN GEORGESCU



„Spre liniile dușmane", de Rădulescu M. Anghel, an III Șc. de Cartografie, București



„Luptă deasupra Mării", de Andrei A. C-tin, cl. III-a lic. Mihai Viteazul, București



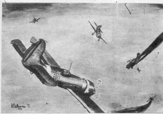
desen de Cocan Mihai cl. V. Șc. Technică Jud. Sibiu.

In alarmă, desen de elevul Aurel Negulici cl. IV. B.

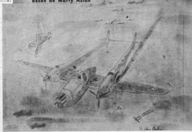




„Luptă aeriană", de Vlădescu N. cl. VI lic. Mil. N. Filipescu, Predeal



desen de Matty Aslan





Soarele își răscumpără păcatele

In numărul trecut al revistei am vorbit despre curenții ascendenți la pantă, formați prin devierea în sus a vântului în fața dealurilor. Aici prezența curentului ascendent se deduce ușor, știind că orice deal sau munte așezat curmeziș în calea vântului îl deviază (trebue bineînțeles să bată vânt) și dă naștere curentului ascendent. Posibilitățile de folosire ale curenților ascendenți la pantă pentru sborul plutit cu planorul le vom deduce apoi dela caz la caz după diferite indicii însoțitoare, cum ar fi forma specifică a terenului, intensitatea vântului, starea timpului, etc.

Acum vom analiza o altă categorie de curenți ascendenți, a căror utilizare pentru sborul fără motor este de fapt de dată mai recentă decât a curenților la pantă, iar astăzi formează energia cea mai mult folosită și cu importanța cea mai mare pentru sborul de performanță cu planorul. Faptul care face să li se atribue această însemnătate precumpănitoare constă în marea lor răspândire în cadrul naturei, având ca urmare desprinderea aproape completă a sborului cu planorul din dependența față de teren (cum este cazul la curenții ascendenți la pantă). Este aici vorba despre *curenții ascendenți termici*.

„Termic" înseamnă „de căldură". (Ne vom aminti de „termometru" adică „măsurător de căldură", și de sticla „termos" în care ceaiul se păstrează cald timp îndelungat.) In cazul nostru, acest cuvânt arată că motivul mișcării de urcare a aerului este căldura.

Profesorul de fizică ne spunea că aerul cald își micșorează densitatea și caută să se ridice. Pe principiul acesta s'a făcut și primul sbor omenesc cu un aerostat (balonul umplut cu aer cald al fraților Montgolfier).

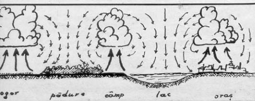
Aceste reminiscențe de știință pozitivă din timpul când toceam coatele pe băncile școalei mi-au ajutat cândva mie și vor ușura desigur și cititorilor acum să facă legătura cu procesul de formare al curenților termici.

O experiență foarte elementară ne înlesnește să întruchipăm un curent termic „în miniatură" chiar fără să ne deplasăm din casă. Stăm în mijlocul bucătăriei și suflăm un fum de țigară spre plita fierbinte (sau spre calorifer, unde este cazul) (știind că tineretul de astăzi nu fumează, vom apela la concursul majorilor) Ajungând deasupra plitei, fumul, care până acolo se tăvălește în rotogoale leneșe, este smuls dintr'o dată în sus. Privind mai atent, vedem de asemenea că pe măsură ce se apropie de plită, fumul este atras tot mai repede ca de o putere nevăzută. Cât plita este fierbinte rezultatul experienței va fi mereu acelaşi, însă odată ce aceasta s'a răcit, fumul va trece liniștit deasupra ei — în rotogoale leneșe.

Raționamentul și concluzia: aerul în contact cu plita se încălzește și se ridică; aerul mai rece din jur îi ia locul, se încălzește și se ridică la rândul său; deasupra plitei se formează un curent ascendent termic, iar în jurul ei un curent orizontal de compensare, format de aerul înconjurător care năvălește să ia locul aerului cald ridicat.

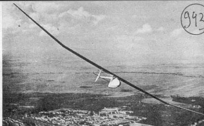
In natură fenomenul se petrece analog:

Suprafața pământului nu se încălzește pretutindeni la fel. N'avem decât să ne gândim la o zi de arșiță; cu toate că razele soarelui își revarsă peste tot dogoarea cu aceeași bunăvoință, locurile pietroase sau nisipoase se înfierbântă mult mai tare decât locurile cu iarbă așezate chiar alături (cine a mers desculț vara, a preferat desigur să meargă pe marginea drumului prin



Curenții ascendenți termici se formează în zilele cu soare, deasupra locurilor mai bine încălzite dela suprafața pământului. Peste locurile mai slab încălzite din jur iau naștere slabi curenți descendenți de compensare.

iarba răcoroasă decât prin praful fierbinte al şoselei). Alături de acest exemplu extrem stau însă nenumărate altele obişnuite: pantele mângâiate de soare sunt mai calde decât cele din umbră; lanurile de cereale se încălzesc mai mult decât pădurea sau câmpul cu iarbă, uscatul din jurul unui lac mai mult decât suprafaţa apei — şi aşa mai departe. Intr'un cuvânt, toate aceste locuri mai calde decât cele care le înconjoară, ţin în natură locul plitei din experienţa noastră. Deasupra lor aerul se încălzeşte de asemenea mai mult decât deasupra locurilor învecinate şi la fel ca în experienţa noastră se ridică, formează curenţi ascendenţi termici, bineînţeles în dimensiuni corespunzătoare cadrului în care se desfăşoară. Mărimea lor depinde direct de mărimea zonelor de încălzire la sol, iar iuţeala lor de urcare este cu atât mai mare cu cât aerul în urcare este mai cald faţă de cel înconjurător.

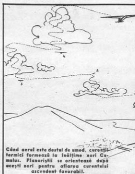

Cu ajutorul curenţilor termici planorul de performanţă cutreeră văzduhul în deplină libertate

Cât despre răspândirea curenţilor termici în timp şi spaţiu, ne putem da seama din cele spuse că ei iau naştere aproape pretutindeni în orice zi cu soare, indiferent de anotimp, dar mai cu seamă vara.

Prin nenumărate măsurători s'a constatat că în medie vitezele de urcare ale curenţilor termici se cuprind între 1—3 metri pe secundă; în cazuri mai favorabile care nu constitue totuşi excepţii s'au găsit 2,5—5 m/sec, iar în cazurile excepţionale chiar peste 10 m/sec. In orice caz, chiar în condiţiuni ce se pot considera mediocre, curenţii termici oferă posibilităţi cu totul suficiente pentru sborul plutit al planoarelor (ştiind că viteza de coborîre a planoarelor de performanţă stă în jurul a $^{1}/_{2}$ de metru pe secundă).

Ţinând seama şi de răspândirea acestei energii atmosferice, este poate de mirare că folosirea ei în sborul de performanţă cu planorul a început destul de târziu (abia prin 1930). Cauza este că până atunci ştiinţa meteorologiei era foarte slab documentată asupra acestui fenomen. Spre lauda sburătorilor fără motor vom spune că tocmai lor li se datoreşte lămurirea acestei probleme şi studiul amănunţit al acestei energii atmosferice.

Până în 1929, planoriştii nu cunoşteau decât curenţii ascendenţi la pantă, astfel că sborul fără motor de performanţă se mărginea la sboruri de lungă durată. Prin descoperirea curenţilor termici, sborul planorului se vedea dintr'o dată desprins din lanţurile ce-l legau de formele terenului. — Incă în 1928 un sbor de distanţă de 60 km era socotit drept un succes excepţional iar în 1931, după precizarea tehnicei sborului „termic" (despre care vom vorbi cu primul prilej) performanţele de distanţă peste 100 km se ţin lanţ. Poate în acel an constituiau încă o sensaţie aviatică, dar nu mai mult decât 3 ani mai târziu deveniseră aproape la ordinea zilei. Astăzi sborul de distanţă cu planorul stă la îndemâna oricărui planorist cu experienţă mediocră; cifre de sute de kilometri nu mai surprind pe nimeni şi toate acestea numai datorită posibilităţilor pe cari le oferă curenţii ascendenţi termici. Cu drept cuvânt se poate spune că descoperirea curenţilor termici ca isvor de energie pentru sborul planorului constitue piatra de hotar care confirmă definitiv dreptul la viaţă al sborului fără motor ca disciplină bine distinctă în cadrul mare al aviaţiei.


Când aerul este destul de umed, curenţii termici formează la înălţime nori Cumulus. Planoriştii se orientează după aceşti nori pentru aflarea curentului ascendent favorabil.

Legenda ne spune cum Icar, mânat de avântul nestăvilit al tinereţei, s'a apropiat prea mult de soare şi cum a fost pedepsit crunt pentru imprudenţa sa: Soarele a topit ceara care lega între ele penele aripilor sale măestre şi Icar s'a prăbuşit.

Legenda se opreşte aici. Dar cronicarii zilelor noastre vor arăta generaţiilor viitoare că Icar a renăscut în veacul 20 după Hristos, că şi-a făurit iar aripi măestre — din lemn şi pânză, — că s'a avântat din nou spre soare... Dar de data aceasta soarele nu l-a pedepsit, dimpotrivă l-a ajutat, punându-i la îndemână aceeaşi căldură care odinioară îi topise aripile, pentru ca astăzi să-l poarte spre zări.

Ce să mai zici... O fi îmbătrânit soarele şi începe să-şi răscumpere păcatele din tinereţe.

E. CERNESCU


...uă planoare au descoperit o ...nă de curent favorabil şi se ... la întrecere să se ridice cât mai sus.

T. A. R.-UL

UZINA AERONAUTICEI

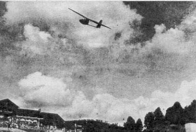
T. A. R.-ul—formulă care concentrează în inițialele ei titulatura Comandamentului Tineretului Aviatic Român — a căpătat în ultimul an o circulație din ce în ce mai accentuată.

Dela copiii din clasele dintâiu primare—elevii ultimelor clase liceale, tehnice ori teoretice și până la studenții tuturor Universităților din țară știu mai bine ca ori cine alții Instituția—scopul acestei instituții — care se include în această formulă.

Comandamentul Tineretului Aviatic Român — Instituție ctitorită de d. General Gh. Jienescu, Ministru Subsecretar de Stat al Aerului, pe linia marilor înfăptuiri ale prezentului — are drept scop recrutarea tinerilor dornici de-a îmbrățișa nobila carieră aviatică. Odată recrutați acești tineri primesc — în cadrul școalelor speciale de sbor ale T. A. R.-ului, la cursurile preaviatice din licee ca și la cercurile de aeromodele — cunoștințele necesare pentru a putea — în urma cursurilor practice — să obțină brevetele de piloți.

Recrutarea și îndrumarea acestui tineret spre aviație s'a făcut până mai acum un an de Asociațiile și Societățile Aviatice.

Activitatea lor a fost fructuoasă — dând an de an serii de piloți care au încadrat aeronautica regală română cu elemente capabile care au dat un splendid examen de verificare în actualul războiu al dreptății românești.



Evenimentele de conjunctură continentală pe deoparte, desvoltarea tot mai mare și rapidă a aviației de altă parte, au făcut să se'ntărească ideia — spre mândria noastră subliniată și pusă'n practică încă dela începuturile aviației — că aviația este una din forțele pe care se bazează puternicia unui Stat modern.

Această ideie a fost concretizată de d. General Gh. Jienescu — Ministrul Aerului — care și-a dat seama că oricât de fructuoasă ar fi activitatea Școalelor și Asociațiilor particulare, ea va fi întrecută când Statul va lua asupa lui conducerea.

Prin crearea acestui unic Comandament, randamentul este — așa cum s'a prevărut — mai mare.

Intr'adevăr, departe de-a înăbuși elanurile, departe de-a dărâma inițiativele particulare — Comandamentul Tineretului Aviatic Român începea activitatea bazându-se pe două puncte, două coordonate:

— Inițiativa sporadică particulară permanentizată și

— Crearea unui singur punct de vedere, unui unic Comandament în ordinea de bătaie.

Cunoscător în amănunt al nevoilor aeronauticei — T. A. R.-ul a desfășurat o largă activitate ale cărei rezultate, astăzi de abia descifrate, se vor putea judeca la justa lor valoare mai ales mâine, când cadrele aeronauticei române vor fi populate cu tinerii care acum construiesc aeromodele ce încearcă să cucerească văzduhul cu elegantele planoare sau docile avioane de școală.

Dacă ar fi să facem un sumar bilanț al activității Tineretului Aviatic Român — ar trebui în primul rând să notăm faptul că datorită înțelegerii de care s'au bucurat în cercurile Ministerului Culturii Naționale ideile enunțate de T. A. R. aviația a devenit un obiect de învățământ în cursurile liceale.

Cum era și firesc — nu un obiect de sine stătător — însă principiile de aviație se predau în cadrul celorlalte discipline. Bunăoară, la orele de fizică se demonstrează regulele sborului, pentru ca tot aici să se insiste asupra construcțiilor de motoare și asupra materialelor. La istorie se pot foarte bine expune paginile de înalt eroism ale începuturilor aviației,

după cum la matematici se descifrează formulele aritmetice ale sborului.

Având această pregătire culturală şi spirituală, tânărul care se'ndreaptă, apoi, spre aviaţie este mai familiarizat cu sborul, cu problemele pe care le pune înălţarea spre ceruri în pasărea măiastră.

In aceeaşi ordine de idei trebuesc amintite cele două masive serii de profesori care au urmat cursurile de aeromodelism devenind în oraşele lor în care s'au întors pionieri neînduplecaţi ai aviaţiei.

Numeroasele cercuri de aeromodele au fost frecventate de peste câteva mii de tineri — iar noui centre au fost create în diverse licee, asociaţii şi întreprinderi industriale.

Cu această ocazie amintim că T. A. R.-ul distribue gratuit materialele, planurile, broşurile şi literatura necesară creării cercurilor de aeromodele.

In acelaşi domeniu al aeromodelismului s'au ţinut trei mari concursuri — I. Braşov (3-4 Iulie 1943); II. Craiova (5-6 August 1943) şi III. Bucureşti (Concursul Naţional de Aeromodele ţinut pe aerodromul Giuleşti la 25-26 Octombrie 1943) — concursuri la care au luat parte un mare număr de concurenţi şi 'n cadrul cărora s'au realizat performanţe deseori transformate în campionate naţionale.

Valoarea premiilor oferite de T. A. R. a trecut de 200.000 lei.

In acelaşi plan de activitate au funcţionat o serie de şcoli de sbor cu şi fără mător în diverse puncte din ţară brevetându-se un număr impresionant de piloţi.

Tot T. A. R.-ul a organizat trei meetinguri — la Chişinău, Craiova şi Arad — care au demonstrat prin excepţional de marea asistenţă (întâlnită, de altfel şi la festivităţile eschiderilor şcoalelor) ce adânc este pătrunsă în marea masă ideia aviatică.

In cadrul unui concurs care s'a bucurat de o largă participare, o comisiune având preşedinte pe d. Prof. Univ. Gh. Oprescu a premiat modele de afişe în curs de executare care au drept scop de-a arăta tuturor splendida viaţă a Tineretului Aviatic Român în măreţul drum pe care l-are de urmat.

Aceste afişe vor împodobi în curând zidurile Capitalei şi oraşelor — ba chiar şi satelor cele mai îndepărtate din toată ţara.

Acestea sunt câteva din primele rezultate ale Comandamentului T. A. R. Comandament care-i sortit, aşa cum am amintit şi mai sus, să recruteze şi să îndrumeze tineretul în glorioasa familie a sburătorilor români care-şi găsesc energia sufletească pentru a realiza marile performanţe în faptele lui Aurel Vlaicu, Traian Vuia, Zorileanu, Comandor Popişteanu şi întreaga cohortă de eroi ai războiului dreptăţii româneşti.

EUGENIU V. HARALAMBIE

AVIAŢIA
factor de cultură

Tineretul Aviatic Român — tineret din mijlocul căruia se vor recruta mâine aşii cerului românesc şi iscusiţii constructori de avioane — îndeplineşte câteva condiţii care merită să fie relevate.

Sănătos la trup, plin de energie şi voie bună, acest tineret are 'n acelaşi timp mintea ageră şi sufletul bun.

Intr'adevăr un bun aviator nu va fi acela care doar stăpâneşte cu străşnicie manşa — şi nici acela care-i un virtuos al acrobaţiei aeriene ori chiar unul care-şi face punct de onoare din faptul că rezistă neobosit la sboruri de lungă durată ori de grele încercări meteorologice sau chiar războinice. Nu! Un bun aviator va fi doar acel ins care pe lângă însuşirile enunţate mai sus are în suflet energia necesară pentru efectuarea acestor raiduri, care are conştiinţa datoriei.

Dar pe lângă toate aceste calităţi tinerii sburători mai trebue să îndeplinească o condiţie: să fie însetaţi după cultură.

Şi — spre marele prestigiu al aeronauticii româneşti — această condiţie este îndeplinită din plin de Tineretul Aviatic Român.

Setea de cultură a acestui tineret se traduce prin grija micuţului aeromodelist de-a construi aeromodelul său după regulele fizicii cereşti.

Acelaşi spirit de cultură se traduce prin cunoştinţele pe care va trebui apoi, în juvenila dar temeinica lui carieră, să le acumuleze acest tineret.

Un planorist cunoaşte atâtea principii de fizică, atâtea regule...

Acelaşi tineret, însă, mai este ocupat — în această ordine de idei — de literatura aviatică.

Istoricul aviaţiei — paginile de eroism ale începuturilor, dela jertfele măreţe ale premergătorilor şi până la cele pline de glorie pe care le'nscriu astăzi aviatorii pe cerurile fronturilor — preocupă îndeaproape pe acest tineret.

Aceasta-i numai o preocupare strict înrudită cu meşteşugul sborului — preocupare care ne autoriză să putem afirma că Tineretul Aviatic Român îndeplineşte pe lângă condiţiile tehnice şi cele trupeşti şi sufleteşti şi pe aceea de-a fi setos de cultură.

De-a-şi umple inima şi gândurile de slova înţeleaptă a cărţilor — cuprinzătoare atât de cunoştinţe tehnice cât şi literaro-istorico aviatice.

Z. F.

OF. MECANIC LT. DUMITRESCU



Lt. TACHE BACIU

Ionuț N



„O noapte de stele. De vrajă".

Uneori întrecându-și ecoul, alteori rămânându-i cu mult în urmă — trenul urcă încet, încet pe valea Oltului.

Cum stau la fereastră, caut să descifrez în peisagiul umbrelor de afară locuri cunoscute ori cel puțin șoseaua...

Deodată valea se strânge uluc și atunci suntem atât de aproape de stâncile colțoase 'ndreptate spre noi ori de altele imense, tăiate drept de un ferăstrău uriaș parcă și pe peretele cărora și-au înscris victorioasele nume legiunile Împăratului Traian.

„Acest drum este unul din vestigiile de glorie ale României..."

...sunt rândurile pe care le citesc într'un mare articol apărut într'o gazetă elvețiană.

Și, ciudat — asta-i ceea ce se spune „parcă-i un făcut" — trenul meu urcă tot greu, în întrecere cu ecoul pe aceeași vale a Oltului...

Și eu m'am gândit o clipă la legiunile romane.

Dar mai cu seamă m'am gândit la drumul știut de noi care duce în inima Ardealului totdeauna românesc.

Lângă mine — în uniforma-i îngrijită — având înflorită pe piept panglica Virtuții Militare iar pe braț aurul semnului de rănit — un ostaș.

Este noapte. „O noapte de stele. De vrajă".

Îmi închipui ce minunat ar fi ca peste vânatul peisagiului să isbucnească de undeva, de peste brădet, din hăuri ori de după vârf de munte, luna.

Stau la fereastră.

Ostașul meu este nerăbdător.

Probabil că-s luni multe de când n'a mai fost pe acasă. Poate-l așteaptă în prag o măicuță cu ochii plânși ori poate-l visează noaptea după ce și-a pus capul pe perna de deasupra busuiocului, o mândră...

Am vorbit despre multe împreună, dar n'am îndrăznit să-l întreb asta.

*

— Ioane!...

— Măi Vasile!... Măi!...

Trenul oprise într'o stație și întâmplarea — minunata întâmplare a făcut ca să deschidă ușa compartimentului ocupat până acum doar de mine și ostașul rănit, un fecior cât o cadră de mare.

S'au recunoscut înainte de a se vedea bine.

Ion este din satul ostașului cu care am călătorit până acum.

Și el e cătană, dar e venit de-o săptămână în concediu...

Și el știe ce face tot satul...

Și ai lui Toader și ai lui Maior și ai domnului Preot... Pe toți, pe toți.

Ascult cum îi spune lui Vasile, cu un ceas înainte de-a vedea locurile copilăriei — un sat de sus de pe Târnave — despre toți...

Și așa s'a făcut să aflu și povestea lui Ionuț — lui Ionuț al lui Neagu, om gospodar cu o bătătură de copii, din comuna Suala — satul eroilor mei — din județul Târnava Mare.

FĂTUȚUL DE PE TÂRNAVE

În satul Suala, Ionuț șade la casa cu numărul 111 — dar aici stau mai cu seamă ai lui — părinții și ceilalți copii — pentru că el deși-i doar de 12 ani, în fiecare dimineață „întinde" cei destui kilometri până la Mediaș, la „Școală".

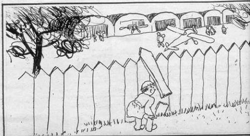
Ionuț are surori — și-s mândrie mare de frumoase — după cum grăia Ion.

Dar ce-i într'adevăr interesant la acest copilaș care în lumina ochilor a adunat cerul cu soarele, cu strălucirea lui — este dragostea de aviație. Dragostea lui de avioane — dragoste cu care parcă s'a născut.

Într'adevăr, încă de când era doar un „fătuț trecând prin Mediaș — pe lângă școala de aviație — a rămas tare minunat de păsările acelea mari de lemn cu o elice în cioc și care sburau deadevăratelea...

De atunci n'a mai avut o clipă de odihnă.

Cum făcea ochi de dimineață —înfuleca de mâncare ceva—și țușt!... p'aici ți-e drumul.



eagu



COPILUL DE PE TÂRNAVE

Tocmai la școală, lângă gard, își făcea leatul.

Ceas de ceas, zi de zi — Ionuț își umplea inima și ochii de minunea aviației.

Aviația i-a pătruns în gând, în sânge, în carne — în tot ce-i omenesc în făptura lui.

— „Aviator mă fac!", iți spune el când îl întrebi ce ar vrea să se facă atunci când va fi mare.

Și-ți spune aceasta cu atâta patimă, că simți cum copilașul ăsta este cu adevărat un îndrăgostit de avioane, că-și va găsi odihnă doar în munca pentru aviație, iar simfoniile spre care se'ndreaptă se cheamă „sgomot de motoare".

Ionuț știe azi toate tipurile de avioane...

Și cele care au poposit doar o clipă pe terenul pe care el îl privește ca o latifundie a sa și cele despre care a citit doar în gazete — pentru că nu-i știre despre aviație în ziarele și revistele ce vin în sat, să nu o fi sorbit dintr'o singură clipă...

Ehei!...

Ionuț a și sburat.

E vreme de atunci! Dar n'a uitat nici el și nici ai lui.

UN SBOR CA NICI UNUL ALTUL

Era 'ntr'o zi de Sfântă Duminecă.

Au plecat toți copiii la biserică — îmbrăcați în haine de sărbătoare și cuminți — așa cum le stă bine unor copii de om gospodar.

Numai că atunci când au ieșit dela Sfânta Slujbă — ceilalți copii au observat că Ionuț nu mai era cu ei.

Când a plecat — unde a plecat? — nu puteau ști.

— Să știi că iar e la Mediaș.

Dar el nu era acolo.

Era acasă. La ei acasă, în fundul curții.

De când aștepta Ionuț ziua aceasta să fie cu toții plecați de acasă! Avea el planul lui mare.

Tacticos — nesupărat de nimeni — „și-a adunat avionul". Da, avionul! Pentru că între timp Ionuț „își amenajase" un avion. Bine înțeles, că nu apelase la vre-o casă de aviație — I. A. R, Messerschmidt, Focke-Wulf sau altele, ci la cele găsite de circumstanță în bătătura lui taică-său.

Drept carlingă și fuselaj în același timp avea o ladă de scânduri, iar elice își făcuse singur cu ceacâia, una mai mică decât a avioanelor dela Mediaș, dar socotise el destul de bună, pe care o prinsese într'un piron.

Și-a adunat sculele și aparatul și încet, încet a reușit să le ridice în vârful șirei de paie. Aici „a montat" ultimele piese la avionul lui, l-a împins până la marginea cealaltă, — s'a uitat în zare, într'acolo unde ar fi vrut să sboare și... și-a dat drumul dela cei peste cinci metri înălțime.

Acesta a fost sborul lui Ionuț — sborul cel dintâi.

Avionul a rezistat la aterisaj, doar că s'a mai hodorogit o leacă — dar ce are a face aceasta, se cheamă că rămăsese întreg.

Numai Ionuț și-a cam betegit o mână.

Cu îndemânarea unor babe din sat, care au pus-o în scândurele, i-a trecut. Acum nu-l mai doare câtuși de puțin.

Atunci când l-au găsit jos, lângă șura de paie, îl durea grozav. Dar doar a gemut; n'a plâns deloc.

Un aviator nu plânge. Un aviator poate fi înfrânt astăzi, dar mâine va birui cu siguranță.

Și Ionuț se consideră un aviator. Unul înăscut, am spune noi...

Ar mai fi încercat el să sboare, dar i-a spus cineva că dacă nu se păstrează zdravăn cu toate mădularele întregi, nu se știe de-l va mai primi la școala din Mediaș.

Acesta-i Ionuț al lui Neagu, sburătorul de pe Târnave, despre care vorbeau cei doi ostași în trenul din noapte.

Fapta nu-i de azi. Inoadă tradiție scumpă cu fapta maistorașului Aurel Vlaicu, sburătorul dintâi al Ardealului.

Peste vreme, peste întâmplări — Ionuț al lui Neagu din comuna Suala, din Târnava Mare se profilează sburător de mâine al cerului românesc.

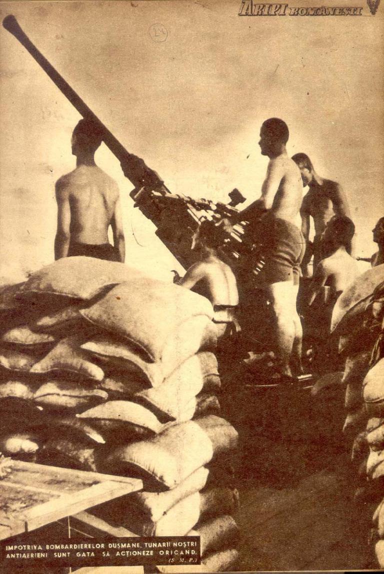
Trenul gonește în noapte odată cu luceafărul, cu duhurile...

Vasile și Ion își povestesc din satul lor.

Gândurile mele au rămas însă la Ionuț — la povestea lui, la dragostea lui de toate zilele: aviația.

GHEORGHE I. GHEORGHE





IMPOTRIVA BOMBARDIERELOR DUŞMANE, TUNARII NOŞTRI ANTIAERIENI SUNT GATA SĂ ACŢIONEZE ORICAND.
(S. M. P.)